

INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

La misión de UDOT es mantener a Utah en movimiento mientras mejoramos la calidad de vida mediante mejoras en el transporte en nuestro estado. UDOT está llevando a cabo una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) para evaluar las soluciones de transporte para mejorar la movilidad a través de Heber Valley y la operación de U.S. 40.

A través de este proceso, UDOT desarrollará alternativas de transporte que podrían incluir una variedad de soluciones, incluida la reconfiguración de Main Street, mejoras a otras carreteras del área, la construcción de nuevas carreteras y otras opciones identificadas por el público.



HEBER VALLEY EN NÚMEROS

Las principales necesidades de transporte son el resultado del crecimiento de la población y de una autopista diseñada para adaptarse a las condiciones de tráfico de hace más de 30 años.

CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN REGIONAL PARA 2050

Condado de Wasatch	CRECIMIENTO DEL 101%
Heber City*	CRECIMIENTO DEL 84%
Condado de Summit	CRECIMIENTO DEL 50%
Nuevos residentes combinados	55,518

*Se prevé que la población de Heber City aumente un 84% para 2050, lo que representa la mitad del crecimiento demográfico del condado de Wasatch.

PROPÓSITO DEL PROYECTO

El propósito del Proyecto del Corredor de Heber Valley es mejorar la movilidad regional y local en la U.S. 40 desde S.R. 32 a U.S. 189 y ofrecer oportunidades para transporte no motorizado al tiempo que permite a Heber City cumplir su visión del centro histórico de la ciudad.

¿Cuál es el propósito y la necesidad de un proyecto?

El propósito y la necesidad de un proyecto definen una declaración de metas y objetivos que el estudio abordará (propósito), e identifican las condiciones existentes y futuras que deben cambiarse (necesidad). El propósito y la necesidad impulsan el proceso de estudio medioambiental y sientan las bases para los tipos de alternativas desarrolladas.

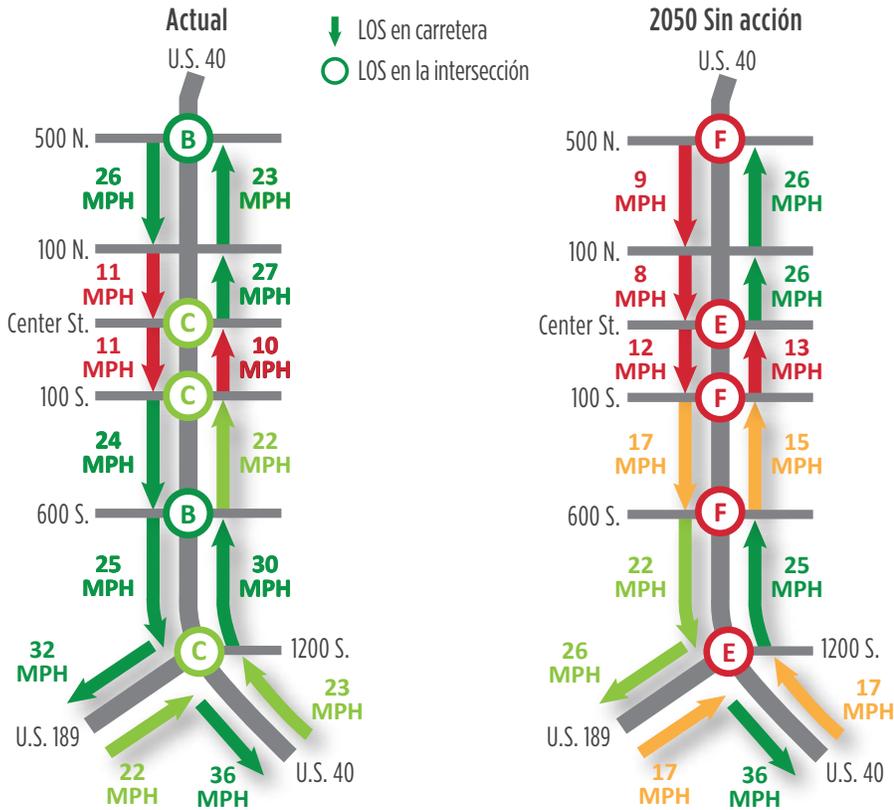


NIVEL DE SERVICIO DE HEBER MAIN STREET

Se espera que todas las intersecciones señalizadas en Main Street fallen durante la hora pico de la tarde para 2050 si no se realizan mejoras.

¿Qué es el nivel de servicio?

El nivel de servicio (LOS) es una medida de la capacidad de transporte de vehículos y el rendimiento de una calle, autopista o intersección. Cuando se supera la capacidad de una carretera, el resultado es congestión, retraso y un nivel de servicio deficiente. El nivel de servicio se representa con una letra "grado" que va desde A para condiciones excelentes (tráfico fluido y poco retraso) hasta F para condiciones fallidas (extremadamente congestionado, tráfico intermitente y retraso excesivo).

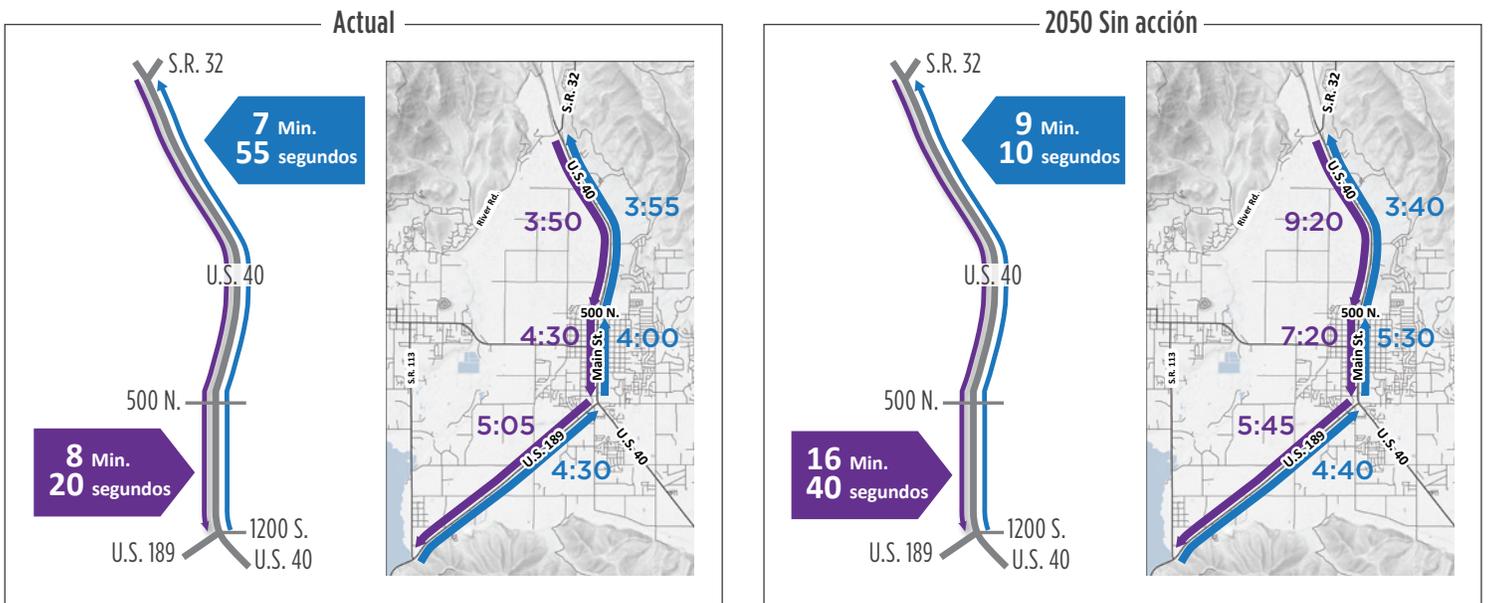


Nivel de servicio

- A | SIN RETRASOS**
Máxima calidad de servicio. Flujo de tráfico libre con pocas restricciones de maniobrabilidad o velocidad.
- B | SIN RETRASOS**
Flujo de tráfico estable. La velocidad se vuelve ligeramente restringida. Baja restricción en la maniobrabilidad.
- C | RETRASOS MÍNIMOS**
Flujo de tráfico estable, pero menos libertad para seleccionar la velocidad.
- D | RETRASOS NOTABLES**
El flujo de tráfico se vuelve inestable. Velocidad sujeta a cambios repentinos.
- E | RETRASOS CONSIDERABLES**
Flujo de tráfico inestable. La velocidad cambia rápidamente y la maniobrabilidad es baja.
- F | RETRASOS CONSIDERABLES**
Tráfico muy congestionado. La demanda excede la capacidad y la velocidad varía mucho.

COMPARACIÓN DE TIEMPOS DE VIAJE

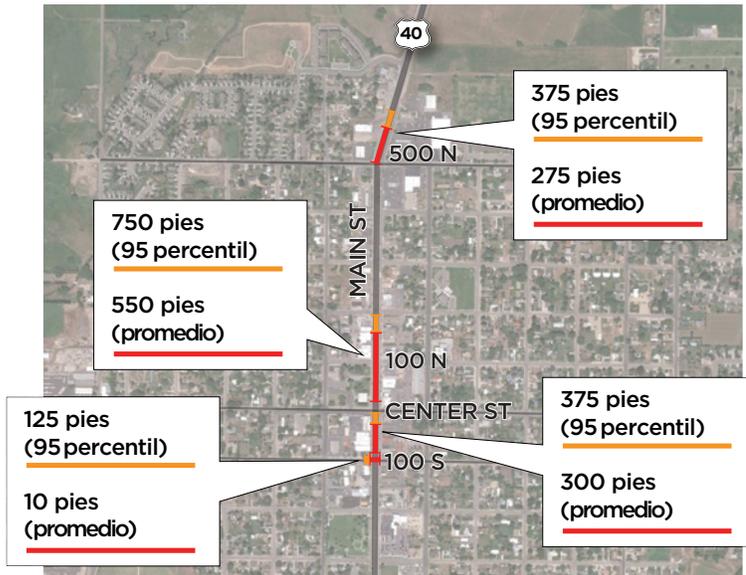
El tiempo pico de viaje por la tarde hacia el sur se duplicará para 2050 si no se realizan mejoras.



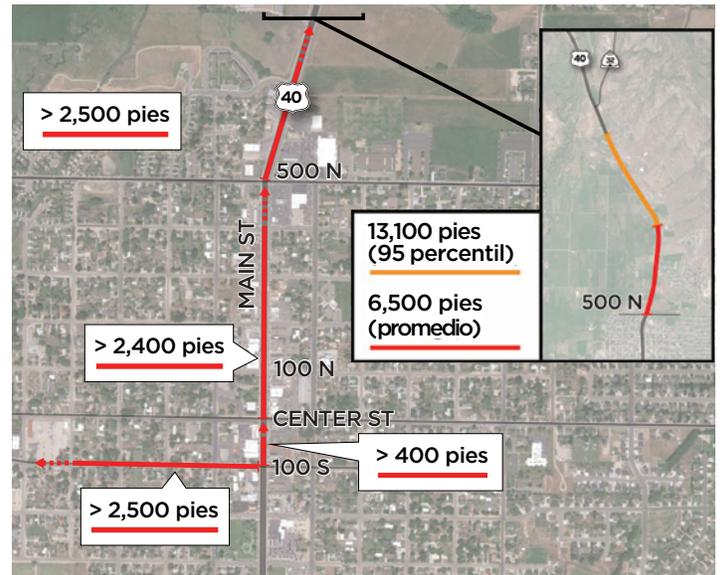
COMPARACIÓN DE LONGITUD DE FILAS

El tráfico hará fila en U.S. 40 al norte de la ciudad (donde el límite de velocidad es de 55 mph) si no se realizan mejoras, lo que genera problemas de seguridad.

Actual



2050 Sin acción



NECESIDAD DEL PROYECTO

- El carácter y la función de U.S. 40 cambia de una autopista de acceso limitado de 65 millas por hora (mph) al norte de la ciudad a Main Street de 35 mph en Heber City con intersecciones señalizadas.
- El rendimiento en U.S. 40 cambia por un mayor acceso dentro del núcleo histórico de Heber, lo que provoca congestión y retrasos.
- U.S. 40 está operando actualmente en condiciones defectuosas (nivel de servicio F) de 100 North a 100 South durante la hora pico de la tarde, y estas condiciones seguirán empeorando hacia el 2050.
- Todas las intersecciones señalizadas en U.S. 40 se espera que funcionen en condiciones de fallo durante la hora pico de la tarde para 2050 si no se realizan mejoras.
- El tiempo de viaje hacia el sur en U.S. 40 desde S.R. 32 a U.S. 189 durante la hora pico de la tarde se duplicará para 2050 si no se realizan mejoras.
- Las longitudes de las filas (vehículos embotellados esperando atravesar una intersección) durante la hora pico de la tarde aumentarán y se extenderán a otras intersecciones y al U.S. 40 al norte de la ciudad, donde la velocidad publicada es de 55 mph, lo que genera problemas de seguridad.
- La infraestructura para el transporte no motorizado en Heber Valley es limitada.
- El aumento del tráfico en Main Street ha alterado la sensación tradicional del centro de la ciudad con un mayor ruido y preocupaciones por la seguridad de los peatones.

¿SE ESTÁ CONSIDERANDO UNA ALTERNATIVA SIN ACCIÓN?

La Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA, por sus siglas en inglés) requiere la evaluación de una alternativa de no acción para servir de base para comparar las alternativas de acción. La alternativa de no acción asume las condiciones de tráfico hacia el 2050 sin el proyecto del corredor de Heber Valley.

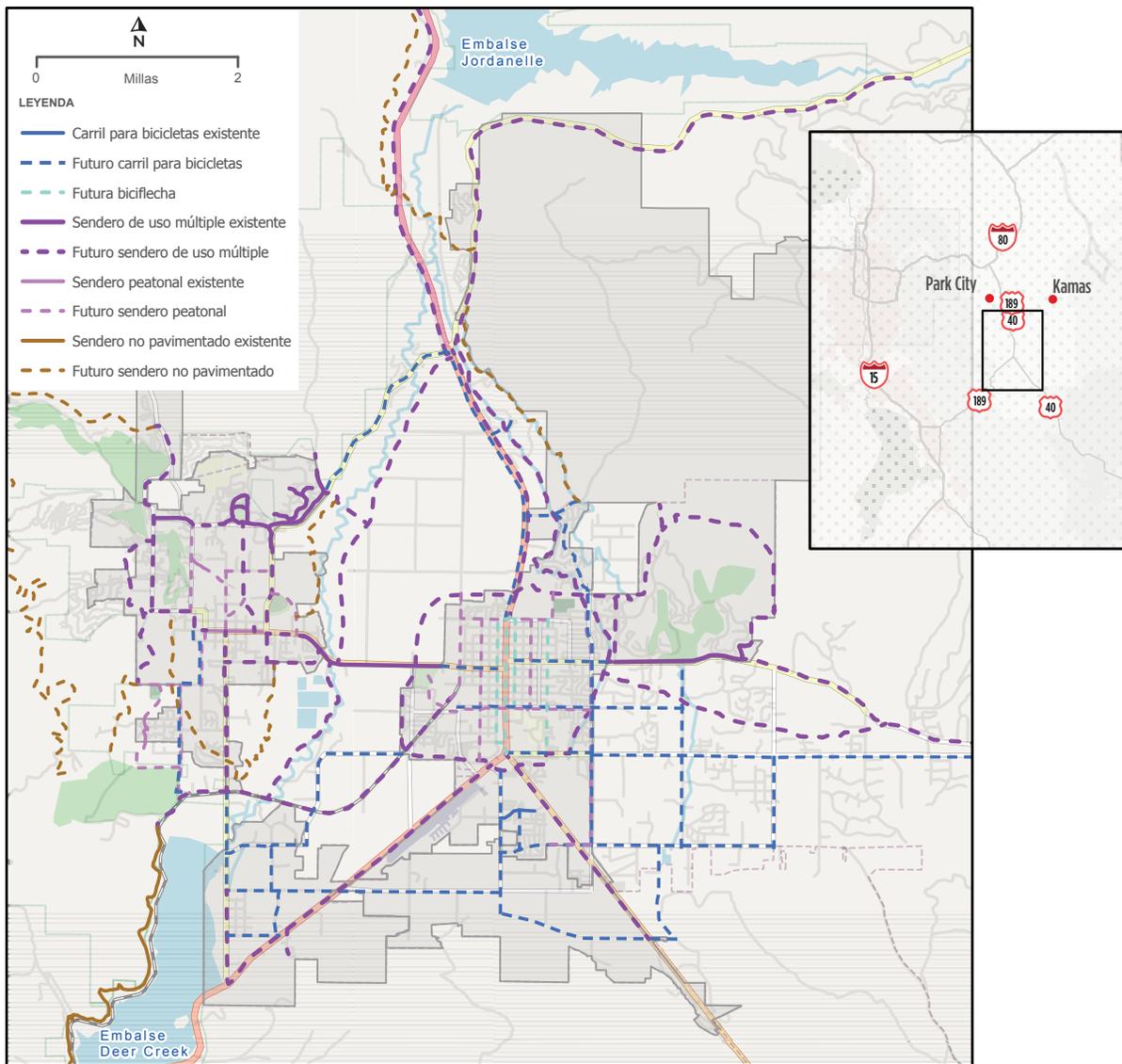
IMPORTANCIA DE LA MOVILIDAD POR HEBER VALLEY

¿Qué es la movilidad?

La movilidad se refiere a la facilidad con la que las personas pueden desplazarse de un lugar a otro mediante un sistema de transporte. Los impedimentos para la movilidad pueden incluir congestión del tráfico, numerosos accesos a propiedades, altas tasas de accidentes y otros factores.

Transporte no motorizado

La infraestructura de transporte no motorizada existente (por ejemplo, bicicletas y peatones) es limitada y carece de conectividad en Heber Valley. Las mejoras en la infraestructura no motorizada se basarán en el Plan maestro de senderos del condado de Wasatch (2016); el Plan maestro de parques, senderos y espacios abiertos de Heber City (2021); y Envision Heber 2050 (2020). Los componentes no motorizados se desarrollarán para alternativas que no se eliminen en el proceso de selección y se evaluarán en detalle en el EIS.



La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto son, o han sido realizadas por la UDOT de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de Entendimiento fechado el 17 de enero de 2017, y ejecutado por FHWA y UDOT.